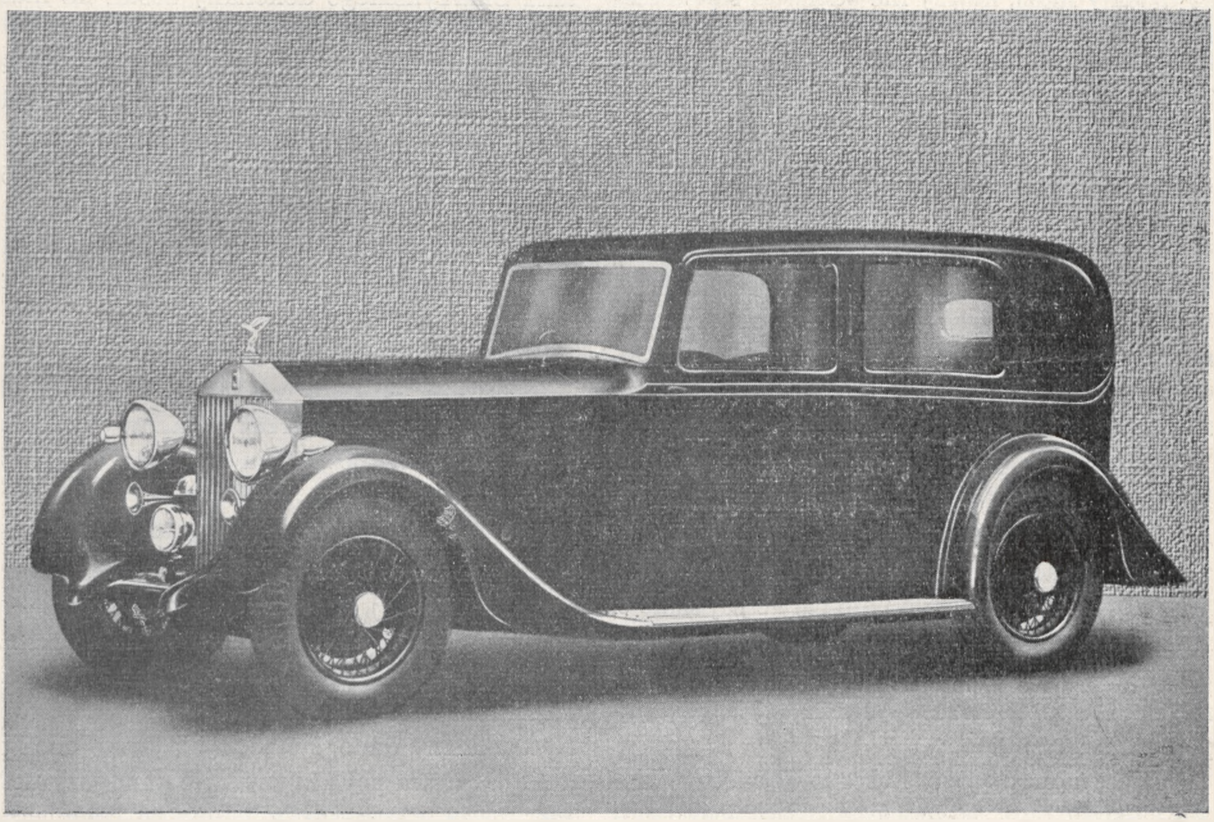
KIEROWCA POLSKI

MIESIĘCZNIK AUTOMOBILOWY

Organ Związku Zawodow. Szoferów i Mech. Autom. w Polsce

Warszawa — Łódź — Kraków — Poznań — Lwów — Katowice — Wilno

Grudzień **XII.** 1938 r.



Rys. 5. Ogólny widok Rolls-Royce typ „popu larny“ w cenie 1605 Ł (około 37.000 zł. bez cła).

(Do artykułu na str. 3-ej)

Redakcja i Administracja

Warszawa, ul. Marszałkowska 60/31. Telefon 9-95-94.

CENA EGZ. 40 GR.

Samolot i samochód.

Dając powyższy tytuł naszemu artykułowi, nie mamy zamiaru analizować zadań, zalet i zastosowania obu pożeraczy przestrzeni. Chodzi o co innego.

Wiadomo, że samolot jest „instrumentem podniebnym“, mniej wprowadzonym do użytku publicznego, niż samochód, który posiada „prawo obywatelstwa“, w tym sensie, że obsługuje ruch pasażerski szerzej niż jego skrzydlaty konkurent.

Niema już chyba w Europie człowieka, któryby nie jeździł samochodem, natomiast sporo znajdziemy ludzi, którzy nie oderwali się od ziemi ani razu — i, albo nie mieli okazji i potrzeby, albo też wogóle nie próbowali ryzykować jazdy w chmurach.

Zwykła arytmetyka wykazuje, że w każdym z krajów stan liczebny taboru samochodowego jest większy, niż samolotowego i że produkcja jest znacznie wyższa, niż produkcja wozów skrzydlatych.

Otóż my, Polacy, mając przed sobą zadanie zmotoryzowania kraju, musieliśmy zająć się zarówno produkcją samolotów jako i produkcją samochodów.

Początki polskiego lotnictwa były ciężkie i smutne. Nie mając „własnych skrzydeł“ (za wyjątkiem poetyckiej fantazji) zmuszeni byliśmy posługiwać się sprzętem obcym, zagranicznym. Zagranica pakowała nam cały swój szmelc, który pod każdym względem kosztował Polskę bardzo drogo. Był to okres próbny, pierwsze nasze kroki w powietrzu — okres t. zw. „latających trumien“.

Tysiące niepowodzeń naszego lotnictwa zrodzić musiały bunt w społeczeństwie, wśród lotników, wśród specjalistów. Rzuciliśmy się na front walki powietrznej. Inżynierowie-konstruktorzy pracowali zawzięcie nad wynalezieniem polskiej maszyny i udoskonaleniem jej, by mogła sprostać zadaniu, wytrzymać konkurencję z zagranicą, oszczędzić życia rwących się do lotnictwa ludzi — i zapewnić Polsce samowystarczalność w powietrzu (bez żartów „aus Luft“).

Pierwsze próby głośnej swego czasu wytwórni „Plage i Laśkiewicz“ nie dały zbyt pomyślnych wyników. Było nawet tak, że dokonywanie próbnych lotów na maszynach tej wytwórni związane było z wyjątkowym ryzykiem i że lotników, przeznaczonych do oblatywania tych maszyn, uważano za skazanych z góry na śmierć, lub kalectwo.

Po tych ciężkich próbach i doświadczeniach — przyszedł okres tryumfów konstrukcji polskiej. Zdołaliśmy stworzyć nowe własne typy motorów, maszyny pierwszorzędnej jakości, z ową R. W. D. na czele, która w konkurencjach międzynarodowych pobiła wszelkie rekordy czasu i wytrzymałości.

Dość powiedzieć, że transatlantycki lot kapitana Skarzyńskiego dokonany został na maszynie naszej własnej konstrukcji i produkcji.

A ponieważ materiał ludzki mieliśmy i mamy pierwszorzędny — potrafiliśmy więc zająć jedno z pierwszych miejsc w lotnictwie świata i bić rekordy w konkurencji najpoważniejszych państw i zawodników.

Dziś w lotnictwie jesteśmy samowystarczalni. Samoloty polskiej konstrukcji mają nabywców za granicą i produkcja naszych maszyn posiada zapewniony rynek zbytu.

Twórczość zatym i wytwórczość w dziedzinie lotnictwa — została przez Polaków wypełniona chwalebnie. W powietrzu jesteśmy zmotoryzowani należycie.

Ale zato kwestia motoryzacji przyziemnej, *sprawa wytwórni samochodów i zasilenia kraju wozami własnej konstrukcji i produkcji — leży odłogiem.* Raczej: na sercu — no i na kieszeni.

Tu, w tej dziedzinie, jesteśmy dosłownie „kopciuszkiem“. Pisaliśmy już o tym niejednokrotnie. Cytowaliśmy dane, świadczące, jak to obca produkcja zalewa polski rynek, ile pieniędzy ucieka z kraju za granicę (szczególnie do Niemiec), ile tracimy przez nieopanowanie własnymi siłami przemysłu samochodowego — i ile rąk roboczych mógłby ten przemysł zatrudnić.

To, co mamy, wytwórnie i przetwórnie, które pracują na rzecz motoryzacji kołowej — jest niewiele. Polskie Zakłady Inżynierii produkują wyłącznie dla armii. Montownia Lilpopa i Rau’a operuje przeważnie materiałem niemieckim. A zapotrzebowanie rynku polskiego rośnie wprost z godziny na godzinę. Tempo jest coraz większe. Nogi piechura, szybkość konia (zwłaszcza dorożkarskiego) — nie odpowiadają „ducho-

wi czasu" Skutek jest taki, że miliony złotych wywozimy za granicę i cudze wozy wjeżdżają do kraju „drzwiami i oknami", nawet przez „zieloną granicę". Bo naszych, polskich, brak.

Podawalismy w jednym z poprzednich numerów naszego pisma wiadomości, jakoby „Wspólnota Interesów", wielkie przedsiębiorstwo, dysponujące odpowiednimi środkami, miało objąć generalną produkcję polskich samochodów i pobudować wytwórnie. Wiadomość ta przyleciała do Warszawy drogą okrężną, mianowicie aż z prasy niemieckiej. Bo to niby sąsiedzi zawsze lepiej wiedzą, jak kto siedzi, oczywiście, w przemyśle. Nic dziwnego, że podała to prasa niemiecka. Niemcy wogóle interesują się nami ogromnie, a przemysł niemiecki, m. in. samochodowy, w szczególności. Wiadomo: chodzi o własną skórę, o kieszeń, nabijaną polskimi pieniędzmi.

W chwili obecnej nic nam nie wiadomo o istotnych planach „Wspólnoty Interesów". Jakoś cicho i głucho. A ciszę tę (niezależnie od zamierzeń tej firmy) trzeba, przerwać — mało tego — trzeba przerywać ją bezustannie, aby społeczeństwo nasze, *aby rząd polski — cała Polska ruszyła do ataku na pozycję walki o własny samochód polski.*

Dziwna rzecz. Olbrzymie pole leży odłogiem. Kraj „prosi się" o motoryzację. Zapotrzebowanie na samochody mamy, nadpodziw, wielkie. A tu — nic! Bezradność! A może nawet czyjaś zła wola paraliżuje akcję — i uzależnia nas od zagranicy...

Potrafiliśmy zbudować własne wytwórnie samolotów. Potrafiliśmy zwyciężyć powietrze i w powietrzu. Niema już dzisiaj „latających trumien". Jest zwycięski samolot polskiej konstrukcji! Staliśmy się mądrzy po szkodzie, po krzywdzie.

A czyż nie potrafimy zwyciężyć na froncie walki o samochód własny i produkować go u siebie w kraju i wyprzeć wóz obcy? Napewno potrafimy! Tylko trzeba chcieć. A ponieważ mamy prawo przypuszczać, że ktoś tu czegoś nie chce, ktoś przeszkadza, komuś zależy na tym, by produkcję samochodów w Polsce powstrzymać i opóźnić jej rozwój — dołożymy przeto starań, aby tę tajemniczą sprawę wyjaśnić i podnieść ją na forum — w Izbach Ustawodawczych, w Sejmie i Senacie, w prasie i w oczach społeczeństwa polskiego, które musi wreszcie dowiedzieć się, kto tamuje, kto udaremnia akcję, zmierzającą do realizowania polskich wytwórni samochodowych i uwolnienia Polski od zalewu wozów obcych z zagranicy.

Samolot własny — mamy. *Samochód musimy mieć*! Skoro nasze skrzydła zajęły jedno z pierwszych miejsc w świecie — to i nasze koła samochodowe, motory i silniki muszą dorównać kołom obcym. Chyba, że będziemy kołować dookoła sprawy nierealnie, a przeciwnicy będą nas „kołować" n. t. naszej niższości przemysłowej, jako nieprodukcyjnych słowian („improductivité slave").

Józef Benzyna.

Kilka słów o Rolls-Royce.

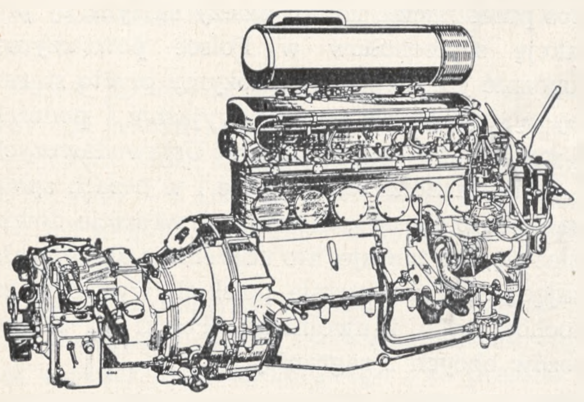
Nie wielu znajdzie się w Polsce kierowców, którzy mieli okazję prowadzenia a nawet dokładnego przyjrzenia się najsławniejszemu na świecie samochodowi angielskiemu znanemu pod marką Rolls - Royce. Jest to wóz bardzo kosztowny (podwozie 25/30 H. P. kosztuje 1100 funtów ang. bez cła a najtańszy wóz z karoserią 1600 funtów) nic więc dziwnego że przy naszych ograniczeniach celnych wydatek około 40 tys. zł. bez cła a prawie dwa razy tyle z cłem jest ponad możliwości nawet bardzo zamożnego człowieka.

Nasuwa się więc pytanie, za co płaci się tak wielką sumę pieniędzy i drugie, czy jest możliwe by wóz tego rodzaju był aż tyle lepszy od innych wozów seryjnych czy produkowanych masowo. Wreszcie i to najważniejsze pytanie, czy wogóle wytrzymałość i długotrwałość wozu zależy od materiału czy od wykonania?

Na czym więc polega sekret trwałości tych samochodów, bo że są trwałe, wystarczy wziąć pod uwagę gwarancję jaką fabryka udziela na swe wyroby, oznaczoną na trzy lata. Ileż to można w ciągu trzech lat zrobić kilometrów? o tym wie każdy amaior i każdy eksploatujący samochody dla celów zarobkowych. Jeżeli więc

fabryka nie obawia się wydawać długiej gwarancji to musi mieć pewność, że użyty przez nią materiał i wykonanie stoi na najwyższym poziomie współczesnych zdobyczy techniki.

Gdy rzucimy okiem na szereg załączonych ilustracyj, do opisu, tego samochodu nie znajdziemy w konstrukcji nic nadzwyczajnego. Raczej można powiedzieć, że wszystko to dobrze nam znane, że brak tu jakichkolwiek nowości i tu właśnie odkrywamy pierwszy rąbek tajemnicy powodzenia i trwałości tych wozów. Gdy inni eksperymentują, fabryka Rolls-Royce trzyma się utartych i wypróbowanych konstrukcyj, by nie mieć niespodzianek.



Rys. 1. Silnik z skrzynką biegów.

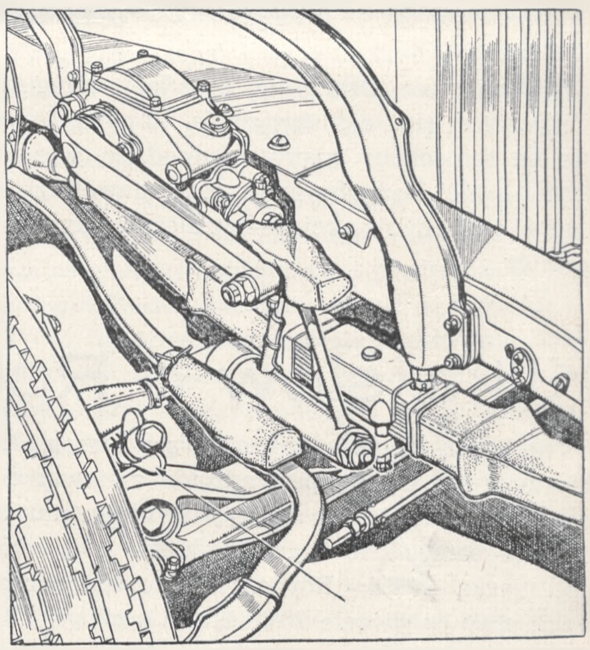
Pierwszą rzeczą która się rzuca w oczy są wymiary silnika: 3½ cala średnicy (88 mm.), 4½ cala skok (113 mm.), a więc pojemność 4257 cm³ przy sześciu cylindrach, a moc 29,4 K. M.

Znając wymiary licznych samochodów współczesnych o bardzo małym litrażu a więc małym skoku i małej średnicy, łatwo domyślamy się że silnik Rolls-Royce jest wolno obrotowym. Fabryka woli by był on wielki, ciężki, lecz pracował przy małych obrotach a więc zużywał się bardzo nieznacznie. Wprawdzie cały samochód jest przez to cięższy i większy, lecz zapewnioną ma długowieczność.

Na pierwszym rysunku, gdzie widzimy silnik, rzucającym się w oczy jest wielki filtr powietrzny. Celem tego filtra jest uwolnienie powietrza od najmniejszych nawet pyłków i uchronienie wału silnika, cylindrów i tłoków od ścierania. Na ten szczegół do niedawna w wozach europejskich mało zwracano uwagi a nawet stosowane jeszcze obecnie filtry, tylko pewną część pyłu pochłaniają, pozostawiając resztę która zanieczyszcza oliwę a cogorsza w znacznym stopniu przyczynia się do zużycia ścianek cylindra. Dokładne badania na tym polu wyjaśniły, że największe zużycie gładzi cylindrowej występuje naprzeciw zaworu ssącego, tam właśnie gdzie strumień zasysanego powietrza uderza na ścianki cylindra.

Choćby ten jeden szczegół wystarcza do podpatrzenia tajemnicy długotrwałości samochodów Rolls-Royce. Bo przecież materiały używane do budowy tego samochodu choć mogą być lepsze, to jednak nie w tak wielkich granicach, wszystkie bowiem współczesne fabryki samochodowe mogą dorównać w jakości materiałów. Lecz nie materiał tu decyduje a jakość wykonania i sztuka zabezpieczenia danej części czy zespołu od zużycia.

Na rys. 2 widzimy przedni resor i mechanizm cięgieł sterowych. Tu również każde połączenie jak zresztą same resory starannie są okryte skórą i szytymi pochewkami by zabezpieczyć się od przenikania kurzu. Pozornie są to mało znaczące fakty, a jednak jeśli przy każdej okazji naprawy jakiejś części, bliżej zastanowimy się nad przyczynami jej uszkodzenia dojdziemy do wniosku, że nietyle zmęczenie materiału tu winne, ile działanie rdzy i kurzu. Tak n. p. nowe resory doskonale sprężynują tak długo dopokąd między liścia-



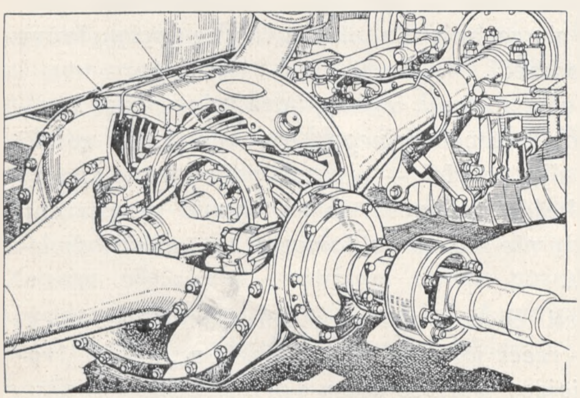
Rys. 2. Resor przedni i mechanizm sterowy.

mi znajduje się smar. Potem od częstego mycia i bryzgów błota następuje rdzewienie. Warstwa rdzy stwarza chropowatość powierzchni, co pociąga za sobą sztywnienie resoru. Przy silniejszych uderzeniach liście zamiast ślizgać się po sobie, trą i przeginają się nad miarę; wreszcie pękają.

Daremnie szukalibyśmy tak zachwalanych osi przednich z napędem wprost z silnika, lub łamanych osi tylnych u Rolls-Royca. Jak z załączonej ilustracji wynika (rys.3), most tylny jest klasyczny z normalnym dyferencjałem i zwyczajnym napędem przy pomocy kół zębatych: talerzowego i atakującego o kształcie spiralnym.

Dużą uwagę zwrócono na wygodę jazdy w tym sensie, że oczywiście istnieją znakomite amortyzatory hidrauliczne, dobre resory i świetnie wyważone hamulce. Te ostatnie są również hidrauliczne, lecz nacisk na pedał nie wywołuje natychmiastowego hamowania siłą nogi, lecz przez „servomotor". Specjalne sprzęgło włącza się natychmiast po dotknięciu pedału hamulcowego i napęd z transmisii przenosi się na pompkę tłoczącą olej do hamulców. W tych warunkach hamowanie jest mocne i niezawodne niezależne od indywidualnej siły kierowcy.

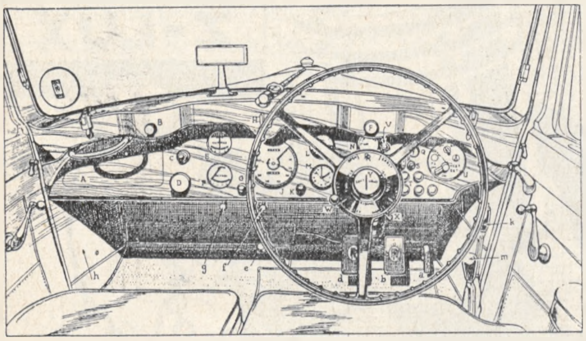
Smarowanie wszystkich części podwozia jest centralne.



Rys. 3. Most tylny.

Inną wielką zaletą tych samochodów jest ich cicha praca zarówno silnika jak wszystkich innych zespołów. Osiągnięto to dwojakim sposobem, przez niezwykłą precyzję wykonania wszystkich części współdziałających i przez okrycie i zamaskowanie wszystkich tych mechanizmów, które mogą dźwięk wydawać. Dokładność wykonania jest zrozumiałą dla wszystkich którzy dążą do trwałości mechanizmu i ciszy jego działania. Wszelkie zbyteczne luzy, wywołują szmery, uderzenia i dźwięki. Jeżeli luzy istnieją tak nieznaczne jakie są potrzebne dla pomieszczenia niezbędnej warstewki smaru to oczywista, że mechanizm musi pracować bezszumnie. Lecz tu nasuwa się nowe bardzo trudne dla fabrykanta zagadnienie. Dokładne spasowanie wszystkich części tak by usunąć zbyteczny luz, jest możliwe tylko przy indywidualnym pasowaniu z wyłączeniem masowej produkcji. Typowym zjawiskiem występującym w samochodach masowo produkowanych jest pojawienie się luzów i stuków nierównomiernie, a więc jeden sworzeń tłokowy będzie stukać gdy inne jeszcze są doskonałe, jeden jakiś popychacz zaworowy wyrobi się prędzej, inne są jeszcze doskonałe. Te zjawiska są rezultatem masowego montażu, bez doboru części „dla siebie jakby zrodzonych".

Indywidualne pasowanie poszczególnych części przy montażu samochodów jest zadaniem bardzo uciążliwym i kosztownym. Daje jednak jak widzimy doskonałe rezultaty. Sprawę tę warto bliżej wyjaśnić. W produkcji masowej przyjęto jako zasadę t. z. pasowanie toleracyjne. A więc jeśli jakiś sworzeń ma mieć 30 mm.,



Rys. 4. Deska rozdzielcza i miejsce dla kierowcy.

a otwór tulejki w którym ten sworzeń będzie się obracać postanowiono wykonać o średnicy 30+0,05 mm., to z góry wiadomo że od tego idealnego założenia trzeba będzie odstąpić. W produkcji masowej musimy zadowolić się wszystkimi sworzniami, które będą miały np. wymiary 29,95, 29,94, 29,93, 29,92, 29,91, 29,90 mm. i wszystkimi tulejkami które będą miały wymiary np. 30.00, 30.01, 30.02, 30.03, 30.04 i 30.05.

30.00, 30.01, 30.02, 30.03, 30.04 i 30.05.

Kupując i wymieniając zużyte sworznie i tulejki będziemy mieli wszystkie możliwości i może nam się tak zdarzyć, że jedna para będzie posiadała sworzeń 29.95, tulejka 30.05.

W ten sposób pierwsza para będzie spasowana za ciasno, gdyż na smar i luz pozostanie tylko 0.05 mm., a druga będzie za luźna gdyż będzie luzu 0.15 mm. Tego rodzaju zdarzenia są nieuniknione w masowej produkcji i przy masowym montarzu. To też nic dziwnego, że w samochodach produkowanych całymi serjami zużycie części występuje nierównomiernie i całkiem nieoczekiwanie. Unika się tych niespodzianek przy pasowaniu indywidualnym. Lecz na to może sobie pozwolić tylko fabryka tego pokroju co Rolls-Royce, która nie liczy się z kosztami, czasem i odrzuconym materiałem.

Inż. Porębski

Co się odwlecze . . .

Jest takie poczciwe staropolskie przysłowie: „co się odwlecze — to nie uciecze". Ponieważ przysłowie to wyjątkowo odpowiada naturze polskiej i jest respektowane należycie, przeto nikt się u nas z niczym nie spieszy i dlatego m. in. w stosunku do innych narodów jesteśmy spóźnieni o dobrych parę lat, a kto wie, czy nie stuleci.

Powiadają, że nawet sam Mickiewicz doradzał stosowanie niejakiej powolności w wypadkach, kiedy powolność jest wskazana ze względu na dobro sprawy.

Przecież pisał: „aż się przedmiot świeży, jak figa ucukruje, jak tytoń uleży".

Oczywiście — zależy jaka to figa wchodzi w grę i jaki to tytoń może sobie poleżeć przez czas dłuższy.

Gwoli sprawiedliwości nadmienić wypada, że i Niemcy mają swoje przysłowie np. powolności („Eile mit Weile"). a Rosjanie tudzież: „tisze jediesz — dalsze budiesz".

Wiemy, że niezawsze pośpiech daje wyniki pożądane. Nie należy np. śpieszyć się z płaceniem za komorne (zbyt wysokie), za weksle (lichwiarskie) — tak samo, jak nie trzeba spieszyć się ze śmiercią własną lub na pociąg, który już odszedł.

Ale są sprawy, wymagające załatwienia szybkiego, bezapelacyjnego. Niechno kogo zaboli ząb, albo żołądek — a przekona się, co to znaczy szybkość i zdolność do pokonania przestrzeni. Wtedy nie można deklamować — „co się odwlecze"...

Jeśli chodzi o kierowców samochodowych, to — rzecz jasna — są to „ludzie szybkości", rozumiejący wartość czasu i przestrzeni.

Czas to pieniądz! — przede wszystkim w tym znaczeniu, że szybko ucieka i dopędzić go niesposób. A przestrzeń? — to znowu droga usłana przeszkodami, wybojami i tysiącem niespodzianek, z których każda grozi odpowiedzialnością.

O ile nasi kierowcy są szybcy, o tyle przedsiębiorcy, właściciele samochodów, nie grzeszą szybkością... Oczywiście — pod pewnymi zwglę-

dami. Bo np. jeśli chodzi o ich interes własny — to owszem — gardzą opieszałością. Ale, gdy w grę wchodzi dobro innych — lubią działać na zwłokę.

Mamy właśnie na warstacie dwie dość stare, ale zawsze aktualne sprawy, których załatwienie jest pilne, a które odciąga się i odwleka poprostu w nieskończoność.

Pierwsza z nich — to umundurowanie kierowców. Druga — to zaopatrzenie wozów w szyby „wiecznotrwałe".

Już lat temu 15 było wydane specjalne rozporządzenie, w myśl którego właściciele samochodów powinni byli zaopatrzyć kierowców w odpowiednie mundury i odzież zimową. I nic... Poprostu nic... Co roku panowie właściciele pisali memoriały i przedstawiając „świadectwa ubóstwa", błagali, by nakaz o umundurowanie przesunąć na termin dalszy. Tak chwała Bogu, upłynęło lat wiele, tak wiele, że wkrótce będziemy obchodzili uroczysty jubileusz „nie wykonania rozporządzenia", a jubilaci w d. c. będą czynić starania, by nie narażano ich na zbędne koszta. Bo czegóż to nie robi się dla miłości bliźniego, który teraz, akurat na zimę, będzie bez kożucha, a jeździć musi, bo to jest jego zawód, kawałek chleba...

A z szybami? Z szybami miało być tak, że już z dniem 1 stycznia 1939 r. wszystkie wozy powinny były być zaopatrzone w „wiecznotrwałe" szkło. Wiadomo, że byłoby mniej nieszczęśliwych wypadków i mniej strat. Ale cóż? Panowie właściciele wystosowali do władz odpowiedni memoriał i proszą o prolongatę do 1940 roku. Nie wypadało przecież pisać, że do 1999, bo mógłby się ktoś o to obrazić. Przyczym? Wiadomo: „co się odwlecze — to nie uciecze"... A pozatym — niech szklarze nie będą pozbawieni codziennego zarobku — no i lekarze też. Zawsze gdzieśtam komuśtam trzeba pozeszywać rozdartą skórę, wyjąć oko i t. d. A przy nietłukących się szybach — zarobki szklarzy i lekarzy mogą spaść....

Nie wiemy, jak tam odnośne władze ustosunkują się do najnowszych memoriałów panów właścicieli , ale wiemy, o ile prawo jest bardzo surowe i że najmniejsze przewinienia podlegają bardzo surowym karom (nawet podwójnym), do pozbawienia prawa jazdy włącznie — to panowie właściciele wozów korzystają z jakichś wyjątkowych przywilejów, opartych m. in. na niesłusznej interpretacji starej gadki: „co się odwlecze"...

Trudno odwlekać. Nie można, nie powinno się odwlekać załatwienia sprawy związanej z dobrem ogółu, ze zdrowiem, pracą i życiem ludzi, którzy codziennie narażeni są na niebezpieczeństwo utracenia zdolności do pracy.

Niewolno odwlekać tego, co jest pilne. I nie trzeba faworyzować panów właścicieli kosztem pracowników.

W jakimże to kraju byłoby rzeczą możliwą czekać 15 lat na umundurowanie kierowców? Maluczko, a przedsiębiorcy zażądają, by im kierowcy kupowali futra w prezencie.

Zachodzi obawa, że z szybami będzie tak samo, jak z umundurowaniem. Doczekają się jubileuszu niewykonalności.

Krótko mówiąc: kiedy doczekamy się chwili, że rozporządzenia władzy będą respektowane przez właścicieli samochodów — i kiedy nareszcie skończą się te conajmniej dziwne prolongaty?

Albo rybka — albo pipka. Albo mundur — albo szybka. I to szybko!

Dynamo.

Na Londyńskiej wystawie.

Na tegorocznej wystawie samochodów w Londynie 63 wytwórnie sprezentowały własnej produkcji wozy najnowszej konstrukcji, i oryginalnych angielskich modeli.

Jest co oglądać, jest w czem wybierać i podziwiać rozwój angielskiego automobilizmu, który może zaimponować zwłaszcza nam, Polakom, naszej produkcji samochodowej, która w tabeli krajów zmotoryzowanych, zajmuje jedno z ostatnich miejsc.

Nasz przemysł samochodowy jest jeszcze w powijakach, a większość wozów w Polsce pochodzi z zagranicy, w pierwszym rzędzie z Niemiec, które, ze względu na bliskie sąsiedztwo z nami i ułatwienia tranzytowe, biją w konkurencji dostawców innych wytwórni zagranicznych i zalewają nasz rynek swemi maszynami.

Niemiecki przemysł ciągnie poważne zyski z Polski i wywozi od nas grube miliony, które powinnyby zostać w naszym kraju, gdyby nasz przemysł samochodowy mógł zaspokoić zapotrzebowanie naszego rynku.

Jeszcze jesteśmy niedostatecznie zorganizowani gospodarczo i narazie nie możemy być samowystarczalni. Ani z przemysłem niemieckim, ani angielskim polskie wytwórnie samochodowe konkurować skutecznie nie mogą.

Pisaliśmy już o tym niejednokrotnie, zwracając uwagę. że kwestia motoryzacji kraju i usprawnienie środków komunikacji — to jedna z najbardziej palących spraw, jakie Polska ma do załatwienia.

Po odzyskaniu niepodległości Państwo Polskie miało tyle pilnych, palących spraw do przeprowadzenia, że właściwie nie było takich, które możnaby było uznać za nadające się do odłożenia. Trzeba było w ciągu tych ubiegłych 20-tu lat samodzielnego bytowania odrobić straszliwe straty, jakie ponieśliśmy pod rządami zaborców, rujnujących planowo życie narodu i gospodarcze podstawy polskiej narodowej egzystencji. Zostaliśmy wszak daleko wtyle za narodami, których rozwoju nie hamowała ręka najazdu, rabującego majątek moralny i materialny naszej ojczyzny. Wglądając w rezultaty polskiej pracy twórczej, dokonanej na przestrzeni tych 20 lat bytowania państwowego — stwierdzić możemy, że bilans osiągniętych celów jest pokaźny, ale jednocześnie przyznać musimy, że w wielu dziedzinach życia gospodarczego, w produkcji, w przemyśle mamy dużo pola, leżącego odłogiem. Jedno z miejsc na tym polu zajmuje kwestia motoryzacji i produkcji samochodowej.

Gdzie nam tam np. do takiej Anglii!, do takiej wystawy wozów w Londynie, gdzie 63 wytwórnie obsadziły 517 stoisk i zademonstrowały rozwój angielskiego przemysłu, techniki i udoskonaleń komunikacyjnych.

W ciągu jednego roku wytwórnie angielskie wypuściły 20 nowych modeli wozów, co świadczy wymownie o tempie, w jakim automobilizm angielski już nie kroczy, lecz poprostu pędzi naprzód.

Technika udoskonaleń angielskich wozów poszła po linii następujących zadań:

1) Powiększenia mocy silnika.
2) Ulepszenia zawieszania silnika w ramie.
3) Wyłącznego stosowania skrzynki biegów synchronizowanej.
4) Rozwoju silnika.
5) Zwiększania ilości modeli z niezależnym zawieszeniem przednich kół.
6) Powiększenia wygody jazdy przez stosowanie stalizatorów przechyleń na boki.
7) Stosowania kierownic o dopasowywanej długości osi — zależnie od tuszy i wzrostu kierowcy.
8) Polepszenia jakości hamulców.
9) Zwiększenia komfortu wnętrza.
10) Zastosowania szyb z nierozpryskującego się szkła.
11) Zwiększenia widzialności.

Na wystwie demonstrowano m. in nowy przyrząd do badania sprawności kierowców. Jest to aparat zegarowy, który rejestruje dokładnie wszelkie ruchy kierowcy. Każdy ze zwiedzających wystawę mógł spróbować na sobie działanie tego aparatu. Eksperymenty wykazały, że czas reakcji trwa mniej więcej $^1/_5$ sekundy, t. zn., że w ciągu tej niecałej sekundy kierowca reaguje na sygnały świetlne i na zachodzące zjawiska zewnętrzne z przeszkodami w jeździe. W przeliczeniu na miarę przestrzeni — owe $^1/_5$ sekundy dają 11 metrów drogi

przy hamowaniu wozu, jadącego z szybkością 50 kilometrów na godzinę. Doświadczeni kierowcy mają czas reakcji mniejszy, mianowicie $^{2}/_{5}$ sekundy. Jest to zaleta cenna, dowodząca szybkiej orientacji i opanowania mechanizmu. Zegar taki jest cenną zdobyczą automobilizmu angielskiego i nieomylnym egzaminatorem sprawności i kwalifikacji jeździeckiej. Przydałoby się i nam tu w Polsce naszym fachowcom i komisjom, oceniającym zdolności kandydatów na kierowców.

Tych, co pragną zmotoryzować się osobiście, t. j. zaopatrzyć się w samochód — interesuje niezawodnie cennik wozów angielskich.

Oto próbka cen:

1) Model „Eight" — 120 funtów sterlingów (około 3000 złotych).
2) Model „Austin" — 122 funty.
3) Opel-Kadet — 135 funtów.
4) „Fiat-500" — 120 funtów.
5) DKW. „Special" — 159 funtów.
6) „Ford" (duża ósemka) — 240 funtów.
7) Rolls-Roy „Wreith" — 1695 funtów, i t. d.

Ceny, jak widać, są sprecyzowane „co do grosza", bez t. zw. zaokrągleń, stosowanych zazwyczaj w handlu, zwłaszcza w większym handlu artykułami, które, ogólnie biorąc, należą do kategorii niecodziennego kupna. Anglicy są skrupulatni w kalkulowaniu cen i umieją cenić pieniądze. Wyliczają wszystko po aptekarsku. Jeżeli wóz kosztuje, powiedzmy, 122 funty — nie zaokrąglają ceny ani do 125, ani do 120. Tak musi być. Tak musi kosztować. Anglicy bowiem nie uznają i nie stosują „poezji" w handlu.

Cóż my na to? Narazie możemy podziwiać Anglików, ich wystawę, ich wozy — i zazdrościć im, a sobie życzyć możemy — ba! musimy, byśmy mogli im dorównać.

Zdajemy sobie sprawę, że jest to t. zw. „pobożne życzenie", ale, przy dobrej woli, przy zbiorowym wysiłku społeczeństwa i Państwa, mamy prawo liczyć na rozbudowę naszej własnej motoryzacji, a w pierwszym rzędzie — wytwórni samochodów.

J. B.

Doniosły wyrok Sądu Najw.

ZA GODZINY NADLICZBOWE TRZEBA KIEROWCOM PŁACIĆ

W tych dniach Sąd Najwyższy wydał wyrok w niezmiernie ważnej sprawie wynagrodzenia kierowców, zatrudnionych zwykle przez pracodawców bez ograniczenia godzin, przesądzającym tym samym sprawę dla setek tego rodzaju pracowników.

P. Karol Tyrkowski, będąc dyrektorem poważnej spółki akcyjnej, miał zagwarantowany przez tę spółkę samochód do służbowego i prywatnego użytku. Ponieważ p. Tyrkowski mieszkał w Warszawie kierowca firmy, p. Czesław Gniewek, był zmuszony do zabierania swego zwierzchnika codziennie o 9-ej rano do fabryki, następnie zaś pozostawał do jego rozporządzenia co najmniej do 10 wieczorem, a zdarzało się dwa — trzy razy w tygodniu że i do 12 — 1-ej w nocy. Czasem otrzymywał za tą pracę jakiś datek, ale wynagrodzenia za godziny nadliczbowe mu nie płacoon.

Po 2-ch latach takiej pracy, gdy Gniewek upomniał się o zapłatę za godziny nadliczbowe — wydalono go.

Czując się poszkodowanym, wniósł za pośrednictwem mec. Józefa Tarnopolskiego sprawę do sądu, lecz w obu instancjach sądy oddaliły powództwo, motywując swe stanowisko tym, że praca w przemyśle przewozowym jest przedłużoną do 10 godzin na dobę, a nadto są przewidziane 3 godziny na utrzymanie w porządku maszyny, mycie i t. p., skoro więc, Gniewek nie pracował średnio ponad 13 godzin, to nic mu się nie należy.

Rzecznik interesów kierowcy mec. Tarnopolski, wniósł kasację do Sądu Najwyższego, który całkowicie roszczenie uwzględnił i wyjaśnił, że:

„Przemysł Przewozowy" to specjalny rodzaj zakładów pracy, jak komunikacja autobusowa i t. p., ale nie wolno rozciągnąć tej specjalnej ustawy na każdego kierowcę, który pracuje w firmie, zawodowo przewozem nie trudniącej się; że 3 godziny na utrzymanie samochodu w porządku nie mogą być automatycznie odliczane za godziny zatrudnienia. Wolno mianowicie potrącać tylko faktyczny czas mycia i czyszczenia, a nie hurtem codziennie po 3 godziny. Kie-

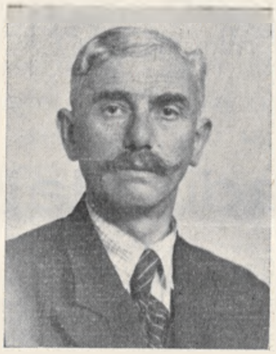
rowca może istotnie jednego dnia pracować 10 godzin, ale za to następnie musi pracować tylko 6, — w ten sposób, aby w każdym kwartale przeciętnie nie pracował ponad 8 godzin dziennie. Postoje maszyny są zaliczone, oczywiście do czasu pracy.

Orzeczenie powyższe przyniosło p. Gniewkowi 1.760 zł. gotówką, a ogółowi kierowców przewi 1.760 zł. gotówką, a ogółowi szoferów przekonanie, że obecnie praca ich w godzinach nadliczbowych będzie przez Sądy honorowana.

Kierowcy-Jubilaci.

Podobizny kierowców, którzy pracują w swoim zawodzie ponad lat 20 — 25 osiągnęły w numerze niniejszym liczbę 75, a wciąż jeszcze przybywają nowi. Nie mogąc ciągnąć w nieskończoność akcji jubileuszowej po raz ostatni oświadczamy, że w styczniowym numerze zamieścimy już ostatnie fotografie. Którzy z kolegów do tej pory ociągał się z załatwieniem formalności (nadesłanie zaświadczenia o 20 letniej pracy i fotografii) może jszcze uczynić to do 15 stycznia, gdyż najpóźniej w połowie lutego odbędzie się już właściwa uroczystość, rozdanie pamiatkowych żetonów i dyplomów.

Ewentualne dalsze zgłoszenia prosimy kierować na adres naszego wydawnictwaa, Warszawa, Marszałkowska 60.



Luxemburg Michał
jest kierowcą 28 lat
pracuje na taksówce
w Warszawie



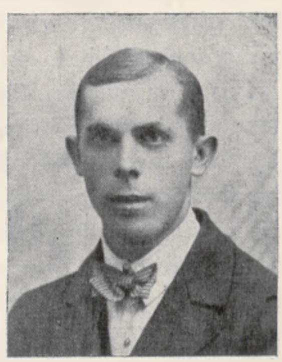
Malgrem Aleksander
jest kierowcą 24 lata
pracuje na własnej
taksówce
w Warszawie



Kurczewski Marian
jest kierowcą 24 lata
pracuje w Tow. Akc.
Franaszek w Warszawie



Piekutowski Marek
jest kierowcą 22 lata
pracuje w I Oddziale
Straży Ogniowej Zarządu
m. Warszawy



Bielewicz Mieczysław
jest kierowcą 21 lat
pracuje na własnej
taksówce
w Warszawie

Uroczyste otwarcie nowej arterii.

Dnia 14 grudnia odbyło się uroczyste otwarcie nowego przejazdu łączącego Żoliborz z placem Zamkowym, przez plac Krasińskiego. Otwarcia dokonał prezydent St. Starzyński wobec licznie zebranych gości, mieszkańców Warszawy, dygnitarzy państwowych i prezydenta miasta Kowna.

W ciągu kilku miesięcy od wiosny do grudnia b. r. dokonano olbrzymiego dzieła. Trzeba bowiem było zburzyć około 30 budynków, w tym szereg dużych kamienic, założyć nowe ulice, ułożyć nawierzchnię, tory, latarnie, przewody tramwajowe i t. d. Najśmielszym czynem w tej całej akcji było przebicie tunelu przez gmach sądu celem połączenia placu Krasińskich z ulicą prowadzącą do wiaduktu żoliborskiego.

Wykonanie tych prac pochłonęło sporo pieniędzy, lecz jakie są z tego korzyści przekona się każdy, komu tamtędy wypada stale jeździć. A więc przede wszystkim odczują to automobiliści. Nowa arteria skraca drogę do centrum Warszawy o 1 kilometr.

Kto codziennie jedzie samochodem do miasta do zajęcia i z powrotem, ma minimum rocznie zaoszczędzonych 700 km. drogi, a to już pokaźna suma przeliczona na benzynę i zużycie samochodu. Dla jadących tramwajem wynosi zysk na czasie 8 minut. Przejazd autobusem, jak mogliśmy stwierdzić trwa 10 minut z placu Wilsona do placu Marszałka Piłsudskiego.

Gdy projekt przebicia nowej arterii z Żoliborza do placu Krasińskich referowano w Stowarzyszeniu Żoliborzan — nie wielu z obecnych wierzyło w możliwość jego realizacji. Duże zasługi w realizacji tej myśli przypadają Dyr. Garbusińskiemu i pułk. Heczko, członkom stowarzyszenia żoliborzan. Dziś Żoliborz posiada miast jednej drogi trzy wyloty: Wisło-stradę arterię wiadukt plac Krasińskiego i stary trakt przez Nalewki znacznie odciążony wskutek skierowania części tramwajów i samochodów na pozostałe dwie nowe arterie.

Rozporządzenie wykonawcze

Osiem miesięcy upłynęło zanim wreszcie (w dniu 1.12 1938 r.) ogłoszono rozporządzenie wykonawcze do ustawy o ulgach inwestycyjnych, która obejmuje przecież dział ulg dla nabywców nowych poj. mechanicznych. Wobec braku tego rozporządzenia normalny bieg załatwienia odnośnych podań został wstrzymany, gdyż działały w dalszym ciągu przepisy wykonawcze do dekretu Prezydenta R. P. z dnia 1 maja 1936 r. Dekret ten jak wiadomo przewidywał ulgi wyłącznie dla nabywcy 1 poj. mechanicznego (w ciągu roku), a granicą ceny, którą się brało pod uwagę było 12 tys. zł. Ponieważ więc urzędy skarbowe nie miały podstaw i wskazówek co do nowej ustawy podania tych wszystkich osób, które nabyły w br. poj. mech. — nie są załatwione. Do ich rozpatrzenia przystąpiły urzędy po 1 grudnia b. r. Należy też podkreślić, że na zapytania zainteresowanych Ministerstwo Skarbu wyjaśniło, iż:

„dla uzyskania ulgi podatkowej stosownie do ustawy z dnia 9-go kwietnia 1938 r.,

nie ma znaczenia fakt, czy ów podatnik otrzymał już ulgę podatkową z tytułu nabycia poj. mech., w roku 1936 lub 1937. Innymi słowy ktoś, kto kupił nowy poj. mech. np. w roku 1937-ym i otrzymał pewną ulgę podatkiwą i kupił drugi nowy poj. mech. w r. 1938-ym. — otrzyma obecnie z tytułu drugiego kupna premię podatkową w wysokości 20 proc. od ceny pojazdu".

JAK NALEŻY POSTEPOWAĆ ABY OTRZYMAĆ ULGI PODATKOWE Z TYTUŁU NABYCIA NOWEGO POJAZDU MECH.

Dziennik Ustaw R. P. nr. 93 (z dnia 1 grudnia 1938 r.) przyniósł rozporządzenie w celu wykonania ustawy z dnia 9 kwietnia 1938 r. o ulgach inwestycyjnych.

Jak uprzednio podawaliśmy ustawa o ulgach inwestycyjnych (art. 45 — 42) przewiduje dla nabywców statków powietrznych lub pojazdów mechanicznych potrącanie 20 proc. ceny nabytego pojazdu od sumy przypadającej do zapłacenia skarbowi z tytułu podatku dochodowego od nabywcy poj. mech.

Ustawa rozgranicza dwa zasadnicze rodzaje płatników:

„płatników, posiadających dochody fundowane (dział I), to znaczy zyski z przedsiębiorstw, realności, praw majątkowych, z uprawiania wolnych zawodów (lekarze, adwokaci, dziennikarze itp.), oraz dochody nie fundowane — (dział II) — to znaczy dochody z wynagrodzeń za najemną pracę, uposażeń, pensji, emerytur, tantiem, z tytułu członkostwa w komitetach zarządzających osób prawnych, komisjach rewizyjnych, radach nadzorczych itp.

NABYWCY POJ. MECH., POSIAD. DOCH. FUND. SKŁADAJĄ PODANIA DO 15 KWIETNIA 1939 R.

Jeśli idzie o nabywców poj. mechan. posiadających dochody fundowane, będą oni realizować swe prawa do ulg podatkiwych z tytułu nabycia poj. mech. w roku 1938 dopiero w roku 1939.

Nabywca poj. mech., którego dochody podpadają pod dział 1-szy obowiązany jest złożyć do właściwego Urzędu Skarbowego podanie o ulgę w podatku dochodowym z tytułu nabycia nowego poj. mech. Podanie takie winno być wniesione do właściwego Urzędu Skarbowego najpóźniej do dnia 15 kwietnia 1939 roku tj. w terminie przepisanym do złożenia zeznania o dochodzie za rok operacyjny, w którym powstało prawo do ulgi.

Wspomniane wyżej rozporządzenie wykonawcze przewiduje, jeśli idzie o płatników z działu 1-go następujący tryb postępowania (§ 77):

1) płatnikowi uprawnionemu do ulgi, wymierza się podatek dochodowy za dany rok operacyjny, tak, jak gdyby mu ulga nie służyła; na dokonany wymiar doręcza mu się nakaz płatniczy;

2) równocześnie z nakazem płatniczym doręcza się płatnikowi postanowienie o uldze po uprzednim przeprowadzeniu w razie potrzeby, postępowania wyjaśniającego par. 47, ust. 1);

3) przepisany płatnikowi podatek dochodowy umarza się do wysokości przyznanej ulgi.

NABYWCY POJ. MECH. POSIADAJĄCY DOCHODY NIE FUNDOWANE.

Jeśli idzie o nabywców nowych poj. mech. czerpiących dochody ze źródeł publicznych (dział II — dochody nie fundowane) mogli oni zrealizować swe prawa do ulg podatkowych z tytułu nabycia nowego poj. mech. w roku 1938 już w roku bieżącym, jeśli suma podatku dochodowego wpłaconego już do urzędu skarbo-

Wszystkim naszym Czytelnikom zasyłamy

serdeczne życzenia noworoczne

RED. KIEROWCY POLSKIEGO.

wego (względnie potrąconego przez instytucję wypłacającą płatnikowi pensję i wpłaconego przez tę instytucję do urzędu skarbowego) pokrywa w całości sumę przypadającą do zwrotu.

Odpowiedni ustęp rozporządzenia wykonawczego objaśniający tego rodzaju wypadki (§ 78 — 82) brzmi:

2) Jeśli podatek dochodowy z działu II lub specjalny, potrącony płatnikowi w ciągu pierwszych kilku miesięcy roku, w którym płatnik nabył pojazd mechaniczny lub statek powietrzny, pokrywa w całości sumę, przypadającą do zwrotu, płatnik może wnieść podanie o zwrot podatku już tego dnia, w którym łączna suma podatku potrąconego i wpłaconego do kasy skarbowej, osiągnie conajmniej wysokość sumy, przypadającej płatnikowi z tytułu ulgi do zwrotu.

JAK WYGLĄDAĆ BĘDĄ PRZEPISY WYKONAWCZE W PRAKTYCE?

Przykład pierwszy:

Płatnikowi z uposażeniem miesięcznym zł. 2.000 potrącono tytułem podatku dochodowego w ciągu miesięcy styczeń — maj 1938 r. zł. 1.840. Płatnik ten nabył w maju 1938 r. samochód w cenie 6.000 zł., płacąc całą cenę. Tytułem ulgi przypada mu więc do zwrotu suma zł. 1.200 (20% ceny samochodu). Ponieważ suma ta znajduje w całości pokrycie w sumie podatku potrąconego za pierwsze pięć miesięcy 1938 r. (zł. 1.840), płatnik może wnieść podanie o przyznanie ulgi natychmiast po nabyciu samochodu.

Przykład drugi:

,Płatnik z uposażeniem miesięcznym zł. 2.000, otrzymywanym od 1 stycznia 1938 r. nabył w maju 1938 r. samochód w cenie zł. 15 tys. płacąc całą cenę. Suma przypadająca płatnikowi do zwrotu wynosi zł. 3.000 (20% ceny samochodu). Znajdzie ona pokrycie dopiero w sumie podatku, potrąconego za miesiące styczeń — sierpień 1938 r. (zł. 3.312). Płatnik ten może wnieść podanie o zwrot podatku w sierpniu lub we wrześniu 1938 r., w zależności od tego, czy pobiera on wynagrodzenie z góry czy z dołu.

W innym wypadku to znaczy w wypadku, gdy suma podatku dochodowego przypadającego od płatnika, który nabył nowy poj. mech. jest mniejsza niż 20% ceny nabytego pojazdu, podanie o zwrot podatku należy wnieść między 1 stycznia i 15 kwietnia roku następującego po roku, w którym nabyto nowy poj. mech.

Odpowiedni ustęp rozporządzenia wykonawczego brzmi (§ 78 — 1):

1) Podanie o zwrot podatku dochodowego (dział II), lub podatku specjalnego, wnosi się w terminie od dnia 1 stycznia do dnia 15-go kwietnia roku następującego po roku, w którym pojazd mechaniczny lub statek powietrzny nabyto. Dyrektorowi izby skarbowej służy prawo darowania skutków przekroczenia tego terminu. Postanowienie dyrektora izby skarbowej jest ostateczne.

Przy tej okazji przypominamy ustęp art. 36 ustawy o ulgach inwestycyjnych, który wyjaśnia wypadki, gdy suma podatku dochodowego przypadającego w danym roku jest niższa niż 20% ceny nowego poj. mech. Artykuł ów brzmi następująco:

4) Jeżeli suma, przypadająca do potrącenia przewyższa sumę podatków określonych w ustępach poprzedzających (pod. dochod. z działu I i II — przyp. red.), nadwyżka ulega potrąceniu według zasad, przewidzianych w tych ustępach w ciągu dwóch następnych lat.

A więc nabywcy nowych poj. mech. mieszczący się w tej grupie składają między 1 stycznia i 15 kwietnia podanie o zwrot podatku dochodowego według wskazówek przytoczonych wyżej — otrzymują zwrot podatku, a ponieważ

zwrócona suma jest niższa od 20% wartość nabytego pojazdu, składając po raz drugi podanie o zwrot podatku po tym miesiącu roku 1939, w którym reszta sumy wpłaconej z tytułu podatku dochodowego zrównoważy sumę pozostałą do odtrącenia z tytułu nabycia poj. mech.

W wypadkach, gdy suma wpłaconego podatku będzie przez dwa lata niższa od 20% ceny poj. mech. płatnik tego typu wniesie powtórnie podanie miedzy 1 stycznia i 15 kwietnia roku 1940 z żądaniem zwrotu podatku wpłaconego w roku 1939.

Przykład pierwszy:

Płatnik o dochodach działu II nabył samochód w r. 1938-ym za 10.000 zł. 20% premii wynosi 2.000 zł. Osoba ta wpłaca z tytułu podatku dochodowego 100 zł. miesięcznie, czyli wpłaciła w okresie całego roku 1938 1.200 zł. Na skutek podania, wniesionego do właściwego urzędu skarbowego między 1 stycznia i 15 kwietnia 1939 r., skarb zwraca 1.200 zł. Pozostało 800 zł. Nabywca poj. mech. płaci w roku 1939 w dalszym ciągu 100 zł. miesięcznie tytułem podatku od dochodu. Po upływie 8-miu miesięcy roku 1939, a więc we wrześniu tego roku, płatnik ów składa po raz drugi podanie do urzędu skarbowego, żądając zwrotu wpłaconych 800 zł.

Przykład drugi:

Płatnik np. o dochodach z działu II nabył samochód w r. 1938 za 10.000 zł. — premia 2.000 zł. Osoba ta wpłaca miesięcznie 50 zł. z tytułu podatku dochodowego. Płatnik ów odbiera wiosną roku 1939 600 zł. tytułem zwrotu wpłaconego podatku, dalej wiosną 1940 roku znów 600 zł. W tym wypadku zwrot wyniesie tylko 1.800 zł., nie zaś 2.000 zł., gdyż pozostałe 200 zł. przepadną, gdyż ustawa przewiduje zwrot podatku z tytułu nabycia poj. mech. najdalej w ciągu trzech lat.

Kronika.

II TURYSTYCZNY RAID ZIMOWY POLSKIEGO TOURING KLUBU.

Największa polska impreza zimowa organizowana przez Polski Touring Klub odbędzie się w dniach 24-25-26 lutego 1939 roku. Ma ona za sobą dobrą tradycję zeszłoroczną.

Regulamin II Raidu Zimowego P.T.K. stanowi w porównaniu do regulaminu zeszłorocznego nowość w zakresie rozwiązania klasyfikacji i punktacji.

Przewodnictwo Komitetu Honorowego objął p. Wiceminister inż. Aleksander Bobkowski.

Komandorem Raidu będzie p. dyr. Aleksander Wygard, który funkcję tę sprawował i w I Raidzie w lutym b. r.

Raid ma na celu przysposobienie kierowców i maszyn do jazdy turystycznej w zimowych warunkach drogowych w Polsce.

Zawody złożone są z trzech prób: 1) próby szybkości na dystansie 1 km., 2) przejechanie trasy Raidu w oznaczonym czasie, 3) próby szybkości górskiej.

Trasa Raldu składa się z 3-ch etapów. Etap I obejmuje drogę z Warszawy do Kosowa przez Lwów i Stanisławów, długości ok. 611 km., Etap II z Kosowa do Krynicy ok. 550 km. i Etap III— z Krynicy do Zakopanego ok. 162 km.

Do zawodów zgłosić się mogą automobiliści zrzeszeni w P.T.K., A. P. i Klubów afiliowanych, członkowie W.K.S. oraz obywatele państw obcych zrzeszeni w A.I.A.C.R. i A.I.T. Jak z tego widać Raid nosi charakter imprezy międzynarodowej.

Wozy biorące udział w Raidzie są podzielone na 4 klasy:
do klasy I należą wozy o pojemności do 1000 ccm. do II do 1500 ccm., do III do 2000 ccm., do IV ponad 2000 ccm.

Zgłoszenia zawodników mogą być indywidualne i zespołowe, przy czym regulamin rozróżnia zespoły fabryczne, w których samochody muszą być tej samej marki i tego samego typu i zespoły klubowe, w które wchodzić mogą 3 samochody różnych marek i typów obsadzone przez członków jednego klubu.

Bardzo ciekawą inowacją w regulaminie jest sposób obliczania punktacji przy próbie szybkości płaskiej i górskiej. W obu próbach czas próby nie jest ustaolny z góry, lecz ma być ustalony w czasie próby dal każdej klasy wozów przez najszybszy samochód. Pozostali za-

wodnicy mają 20% tolerancji dla odbycia tej próby, aby nie otrzymali punktów karnych. Przekroczenie zaś ustalonego w czasie próby czasu pociąga za sobą karne punkty w ilości 0,1 punkta za każdą sekundę w próbie szybkości płaskiej i 0,2 punkta karnego w próbie szybkości górskiej.

*

Huta Ludwików otrzymała jak wiadomo licencję na produkcję silników Villiers. Ogółem ma się produkować do 4-ch tysięcy silników tego typu rocznie. W grę oczywiście wchodzi silnik 28 cm. sześć. dwutaktowy, używany na terenie Anglii do wszystkich motocykli lekkiego typu. Poza Ludwikowem silnik Villiersa chciały produkować zakłady „Perkun" — będzie to jednak przypuszczalnie (o ile dojdzie do produkcji) silnik nieco zmodyfikowany.

Huta Ludwików ma zamiar produkować silniki dla inych (w grę wchodzą dwie poważne placówki) fabryk, które zajmą się montażem „setek" z części wyłącznie niemal polskich. Seryjna produkcja silnika Villiers i to produkcja na większą skalę niewątpliwie wyjdzie na dobre, gdyż cena jego będzie mogła być kalkulowana na stosunkowo niskim poziomie.

*



Srebrnym krzyżem zasługi został odznaczony ostatnio p. Zygmunt Popławski, Prezes Zarządu Zakładów Elektrotechnicznych „Magnat" S. A.: Prezes Chrześcijańskiego Zjednoczenia Kupców Branży Samochodowej za zasługi na polu pracy zawodowej w przemyśle samochodowym.

W poprzednim numerze (listopad) Kierowcy Polskiego w artykule „Nowiny Techniczne" zakradły się następujące omyłki:

str. 7 wiersz 12 od góry
zamiast „na rys 1" powinno być „na rys 2".
str. 7 wiersz 30 od góry
zamiast „rys. 2 i 3" powinno być „rys 1 i 3".
str. 8 wiersz 14 od góry
zamiast „na rys. 2" powinno być „na rys. 1".

Omyłki te niniejszym prostujemy.

Cena ogłoszeń: za 1/1 str. zł. 250, za 1/2 str. zł. 125, za 1/4 str. zł. 75, za 1/8 str. zł. 40.

Prenumerata:	Redakcja:	Administracja:
Rocznie . . . . . zł. 4.— Półrocznie . . . . zł. 2.—	Interesantów w sprawach redakcyjnych przyjmuje się w godz. 12—2 p.p.	Administracja jest czynna codziennie od 10—3 p.p.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, MARSZAŁKOWSKA 60/31, tel. 9-95-94.

Redaktor i Wydawca: *Stanisław Karolczyk*

Druk. H. Hyndle i M. Styss, Warszawa, Zielna 41.